



SAVONIA

Tekniikka

Palopäällystön koulutus

OPINNÄYTETYÖ

**SOPIMUS- JA SIVUTOIMISTEN PALOKUNTALAISTEN MÖNKIJÄKOULU-
TUKSEN KEHITTÄMINEN**

Perttu Kuhanen

7.5.2015 Salla Tiikkanen

SAVONIA-AMMATTIKORKEAKOULU - TEKNIikka, KUOPIO

Koulutusohjelma

Palopäälyllystön koulutusohjelma

Tekijä

Perttu Kuhanen

Työn nimi

Sopimus- ja sivutoimisten palokuntalaisten mönkijäkoulutuksen kehittäminen

Työn laji

Opinnäytetyö

Päiväys

10.4.2015

Sivumäärä

41+10

Työn valvoja

yliopettaja Salla Tikkanen

Yrityksen yhdyshenkilö

Yritys

Tiivistelmä

Opinnäytetyön aiheena on sopimus- ja sivutoimisten palokuntalaisten mönkijäkoulutuksen kehittäminen. Tavoitteena oli selvittää mönkijäkoulutuksen nykytila ja koulutustarve palokunnissa. Selvitys tehtiin kyselyn avulla koulutuksesta vastaaville henkilöille. Tutkimustulosten perusteella laadittiin koulutusmalleja, jotka palvelee parhaiten sopimus- ja sivutoimisten palokuntien mönkijöiden kuljettajia.

Aihe on ajankohtainen, koska mönkijät ovat viime vuosien aikana merkittävästi lisääntyneet pelastuslaitosten käytössä, ja sopimus- ja sivutoimisille palokuntalaisille ei ole saatavilla koulutusta mönkijöiden käyttöön. Työssä tarkastellaan myös siviilikäytössä olevien mönkijöiden määriä, sekä niillä sattuneita onnettomuuksia viime vuosien aikana. Koulutuksen kehittämismallin tukena on käytetty Puolustusvoimien-, Poliisin- ja Pelastusopiston mönkijäkoulutuksien materiaaleja, joista on pyritty ottamaan palokuntakäyttöön parhaiten sopivat mallit.

Tutkimustulosten perusteella tarvetta ja halukkuutta mönkijäkoulutukselle on. Päätoimiset pelastushenkilöt ovat olleet usean laitoksen alueelta Pelastusopiston mönkijäkurssilla, mutta lähes kaikissa pelastuslaitoksissa sopimus- ja sivutoimisten palokuntalaisten koulutus on toteutettu itsenäisesti, koska ulkopuolisia koulutuksia tai kursseja ei ole.

Avainsanat

mönkijä, koulutus, sopimuspalokunta, sivutoiminen palokunta

Luottamuksellisuus

julkinen

SAVONIA UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Degree Programme

Fire Officer (Engineer)

Author

Perttu Kuhanen

Title of Project

Developing ATV Training for the Contract Fire Brigade

Type of Project

Final Project

Date

10 April 2015

Pages

41+10

Academic Supervisor

Ms Salla Tikkanen, Head Instructor

Company Supervisor

Company

Abstract

The objective was to find out the state of ATV training and the need of training in the contract fire brigades. The topic is current because the use of ATV's at fire brigades have increased significantly in the past years but there is no education available for the employees of contract fire brigades on how to use ATVs. As most of the full-time rescue personnel from different rescue departments have taken the ATV course at the Emergency Services College, the ATV training for workers of contract fire brigades has been carried out within the contract fire brigade due to the lack of training available.

Information was gathered with an inquiry to people who are responsible for the ATV training at the contract fire brigades. To develop a training model for ATV training was material from the Defence Forces, the Police University College and the Emergency Services College studied and the best methods were chosen to be used in the training model. Also, the number of civilians using ATVs and accidents related to ATVs in the past years were studied.

It was discovered that there is a need and also willingness for ATV training at contract fire brigades. As a result training models especially suited for ATV training at contract fire brigades were created.

Keywords

ATV, training, contract fire brigade

Confidentiality

public

ALKUSANAT

Haluan kiittää kaikkia tässä työssä olevaan kyselyyn vastanneita, joiden ansiosta tuloksista saatiin luotettavia. Kiitoksen ansaitsee myös työn ohjaaja yliopettaja Salla Tikkanen sekä Toni Dahl Puolustusvoimista, Petri Marttila Poliisiammattikorkeakoulusta, Pekka Heiskanen Pelastusopistosta ja Niina Sihvola Liikennevakuutuskeskuksesta. Heiltä saamani tiedot olivat suureksi avuksi tässä työssä.

Kuopiossa 10.4.2015

Perttu Kuhanen

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	7
2	PELASTUSHENKILÖSTÖN KOULUTUSJÄRJESTELMÄT	9
2.1	Päätoiminen henkilöstö	9
2.2	Sopimus- ja sivutoimiset palokunnat	10
3	MÖNKIJÄKOULUTUKSEN JÄRJESTÄMINEN ERI ORGANISAATIOISSA	13
3.1	Puolustusvoimien mönkijäkoulutus	13
3.2	Poliisien mönkijäkoulutus	13
3.3	Päätoimisen pelastushenkilöstön mönkijäkoulutus	14
4	MÖNKIJÄN KÄYTÖSSÄ PELASTUSLAITOKSIA OHJAAVAT LAIT	15
4.1	Pelastuslaki	15
4.2	Työturvallisuuslaki	15
5	SIVIILIKÄYTÖSSÄ OLEVIEN MÖNKIJÖIDEN MÄÄRÄ JA SATTUNEET TAPATURMAT	17
5.1	Siviilikäytössä olevien vakuutettujen mönkijöiden määrä	17
5.2	Siviilikäytössä vakuutetuilla mönkijöillä loukkaantuneiden määrä	18
5.3	Mönkijällä tapahtuneet kuolemaan johtaneet onnettomuudet	18
5.4	Mönkijän käyttöön liittyvät riskitekijät ja turvallisuussuositukset	20
5.5	Yhteenveto	21
6	TUTKIMUSMENETELMÄT JA TUTKIMUKSESSA SELVITETYT ASIAT	22
6.1	Tutkimusmenetelmät	22
6.2	Tutkimuksessa selvitettyt asiat	22
7	TUTKIMUSTULOKSET	24

7.1	Pelastushenkilöstön määrä ja käytössä olevien mönkijöiden määrä	24
7.2	Pelastuslaitosten asettamat vaatimukset mönkijän kuljettajille	24
7.3	Pelastushenkilöstön osallistuminen muiden organisaatioiden järjestämiin mönkijäkoulutuksiin	25
7.4	Pelastushenkilöstölle mönkijällä sattuneet onnettomuudet	26
7.5	Mielipiteet mönkijän kuljettajakurssin tarpeellisuudesta	27
7.6	Koulutusvaatimuksien asettaminen mönkijän kuljettajille	29
7.7	Muita tapoja mönkijäkoulutuksen järjestämiseksi	30
7.8	Mönkijään liittyviä muita kehitysehdotuksia	32
7.9	Yhteenvedo tutkimustuloksista	33
8	KEHITTÄMISEHDOTUKSET	35
9	POHDINTA	38
	LÄHTEET	41
	LIITE 1: SAATEKIRJE JA KYSYMYKSET	42
	LIITE 2: PUOLUSTUSVOIMIEN KOULUTUKSEN KURSSIOHJELMA	46
	LIITE 3: POLIISIEN KOULUTUKSEN KURSSIOHJELMA	49
	LIITE 4: PELASTUSOPISTON KOULUTUKSEN KURSSIOHJELMA	50
	LIITE 5: MALLI KURSSIOHJELMASTA	51

1 JOHDANTO

Tässä työssä on tarkoituksena löytää ratkaisu sopimus- ja sivutoimisten palokuntalaisten mönkijäkoulutuksen kehittämiseksi. Työssä tarkoitetaan mönkijällä pelastuslaitosten käytössä yleisesti olevia maastokulkuneuvoja, joita käytetään pääasiassa maastossa erilaisissa pelastustehtävissä ihmisten ja kaluston kuljettamiseen. Mönkijät luokitellaan käytön ja tyyppihyväksynnän perusteella joko maastomönkijöiksi, tieliikennemönkijöiksi tai traktorimönkijöiksi. (Liikenneturva 2012, 2.)

Työssä selvitetään koko valtakunnan kattavan kyselytutkimuksen avulla pelastuslaitosten mönkijän kuljettajille asettamat koulutusvaatimukset, koulutuksen nykyinen taso, käytössä olevien mönkijöiden määrä sekä pelastushenkilöstölle mönkijöillä tapahtuneet onnettomuudet. Kyselyssä pyydetään myös vastaajien omia mielipiteitä mönkijäkoulutuksen tarpeellisuudesta. Kyselyn vastausten perusteella kehitetään sopiva vaihtoehto koulutuksen järjestämiseksi. Aiheen valitsin siksi, koska aihe on mielestäni hyvin ajankohtainen mönkijöiden yleistyttyä pelastuslaitosten käytössä. Tämä johtuu varmasti siitä, että markkinoille on tullut paljon erilaisia mönkijämalleja sekä lisävarusteita. Tarjonnan monipuolisuus mahdollistaa sen, että pelastuslaitokset pystyvät valitsemaan omiin käyttötarpeisiinsa sopivimman mallin.

Ajatus tähän aiheeseen lähti Suomen pelastusalan keskusjärjestön (SPEK) toiminnanjohtaja Savolaisen kanssa käydystä keskustelusta, koska mönkijän kuljettajakurssia ei ole sopimus- ja sivutoimisten palokuntalaisten koulutusjärjestelmässä. Vakinaisille palomiehille on olemassa Pelastusopistolla järjestettävä täydennyskoulutus mönkijän kuljettajille, mutta nykyisin vakinaisten paloasemien vahvuudet ovat niin pieniä, ettei sieltä tahdo riittää mönkijään kuljettajia. Mönkijät ovat hyvin usein hälytystehtävissä tukiyksiköitä, joten monesti sopimus- tai sivutoimiset palokuntalaiset tuovat mönkijän tilanepaikalle ja myös ajavat sitä. Savolaisen kanssa käydyssä keskustelussa pohdimme, olisiko sopimus- ja sivutoimiselle henkilöstölle mönkijän kuljettajakurssille tarvetta. Tulimme siihen lopputulokseen, että koulutustarve ja kohderyhmää parhaiten palveleva koulutustapa on syytä selvittää. Näiden asioiden vuoksi tässä työssä keskitytään ainoastaan sopimus- ja sivutoimisten palokuntalaisten mönkijäkoulutukseen. Vertailun vuoksi kysymykset on suunnattu myös vakinaiselle henkilöstölle.

Vähälumiset talvet ainakin Etelä-Suomessa ovat johtaneet siihen, että mönkijät ovat syrjäyttäneet moottorikelkat. Mönkijöiden suosio on kasvanut reilusti myös yksityiskäytössä, mikä näkyy selkeästi tieliikenteessä. Tästä syystä myös mönkijöillä sattuneet tapaturmat ja liikenneonnettomuudet ovat reilussa kasvussa. Olen erittäin huolestuneena seurannut pelastuslaitosten välinpitämättömyyttä mönkijän kuljettajien ajotaitojen osalta. Hyvin usein pelastuslaitos hankkii mönkijän, mutta ei kuitenkaan huolehdi, että käyttäjät saisivat siihen riittävän koulutuksen. Mönkijät ovat työvälineitä yhtäläillä kuin kaikki muutkin, joten työnantajan velvollisuus on tarjota työntekijälle työvälineen edellyttämä koulutus. Mönkijällä ei ole vielä pelastustoimessa kukaan menettänyt henkeään, mutta yksityiskäytössä on kuolleita tullut jo useita. Mönkijät ovat erittäin hyviä työkohteita, mutta osaamattomissa käsissä hengenvaarallisia.

Kyselystä saatujen tulosten avulla pyritään kehittämään mönkijäkoulutusta sopimus- ja sivutoimisille palokuntalaisille, jotta pelastustehtävät mönkijän avulla pystyttäisiin hoitamaan tehokkaasti sekä ennen kaikkea turvallisesti. Erittäin tärkeää on, ettei tapaturmia pääsisi ainakaan oman osaamattomuuden vuoksi mönkijällä tapahtumaan. Mönkijällä kuljetetaan usein maastosta pois sairastuneita tai loukkaantuneita ihmisiä, joten kuljettajalla pitää olla riittävät taidot mönkijän kuljettamiseen lisävahinkojen välttämiseksi. Ajatuksena on, että mönkijän käyttöön alettaisiin nyt suhtautua sen vaatimalla vakavuudella, ei vasta sitten, kun pelastustoimessa ensimmäinen menettää mönkijällä henkensä.

Työhön liitetään myös Liikennevakuutuskeskukselta saatuja tilastotietoja mönkijöiden määrän kehityksestä muutaman viimeisen vuoden ajalta siviilikäytössä sekä siellä tapahtuneista onnettomuuksista. Kehittämisohjelmassa käytetään tukena Pelastusopiston, Poliisiammattikorkeakoulun sekä Puolustusvoimien käyttämiä koulutusmalleja keräämällä niistä pelastustehtäviä parhaiten palvelevat asiat.

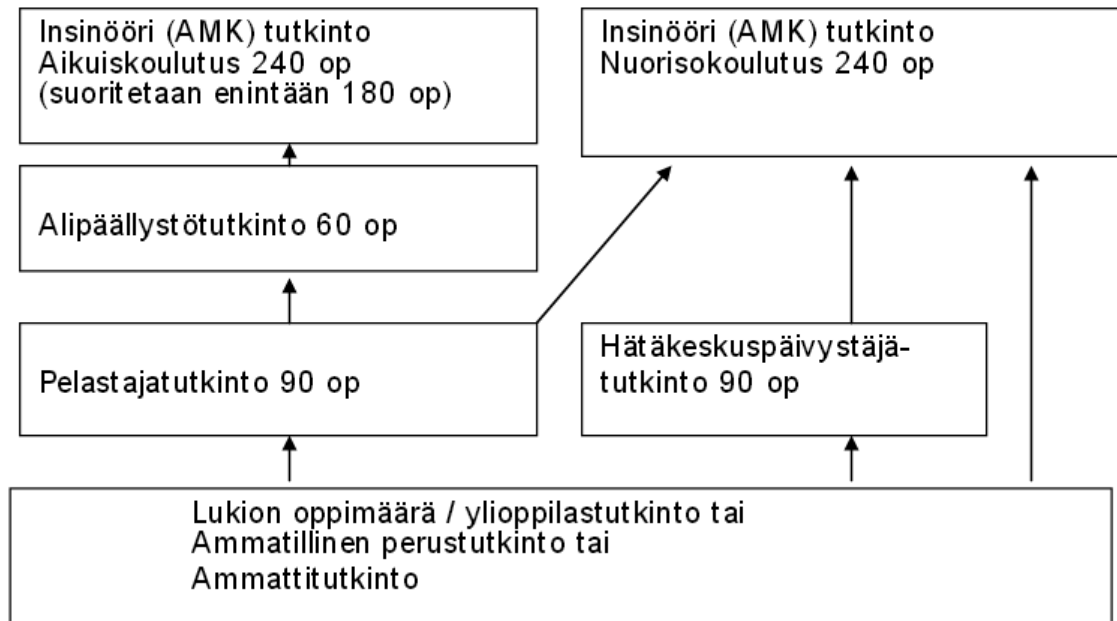
2 PELASTUSHENKILÖSTÖN KOULUTUSJÄRJESTELMÄT

Päätoimisilla eli toisin sanottuna ”vakinaisilla” pelastustoimen henkilöillä tarkoitetaan ammatikseen pelastustoimen työtä tekeviä henkilöitä. Päätoimiset henkilöt työskentelevät pelastuslaitoksissa erilaisissa tehtävissä. Koulutustaustansa mukaan he voivat toimia joko miehistö-, alipäällystö- tai päällystötason tehtävissä. Tehtävänimikkeitä on paljon, kuten esimerkiksi palomies, palomies-sairaankuljettaja, paloiesimies, palomestari, ruiskumestari, asemamestari, palopäällikkö, palotarkastaja, pelastuspäällikkö, paloinsinööri ja pelastusjohtaja.

Sopimuspalokuntalaiset eli vapaaehtoiset palokuntalaiset suorittavat pelastustoimintaa niin sanotusti ”harrastuksenaan” oman päivätyönsä lisäksi. Vapaaehtoiset palokunnat toimivat lähes poikkeuksetta yhdistyspohjalla, ja heidän yhdistyksensä on sopimussuhteessa pelastuslaitokseen. Sivutoimisten palokuntalaisten toiminta ei eroa vapaaehtoisten toiminnasta juuri muuten, kuin että he ovat suorassa palkkasuhteessa pelastuslaitokseen. Koulutuksen, harjoittelun ja hälytystehtävät he hoitavat oman työnsä ohessa tai vapaa-aikanaan. Näiden asioiden takia päätoimisen henkilöstön ja sopimus- sekä sivutoimisen henkilöstön koulutusjärjestelmät eroavat toisistaan merkittävästi. Seuraavassa on kerrottu heidän koulutusjärjestelmistään.

2.1 Päätoiminen henkilöstö

Päätoimisen henkilöstön koulutusta annetaan Pelastusopistossa Kuopiossa tai Helsingin Pelastuskoulussa. Pelastuskoulussa miehistöä ja alipäällystöä koulutetaan vain Helsingin omiin tarpeisiin. Miehistötason koulutuksen saa suoritettuaan pelastajatutkinnon, joka on toisen asteen tutkinto, ja sen kesto on kolme lukukautta (90 opintopistettä). Tutkinto antaa kelpoisuuden palomiehen tai palomies-sairaankuljettajan virkoihin. Alipäällystötehtäviin saa pätevyyden alipäällystökurssilta, joka kestää kaksi lukukautta (60 opintopistettä). Tutkinnon suorittaminen antaa kelpoisuuden hakea pelastuslaitosten alipäällystövirkoja. Päällystötutkinto on ammattikorkeakoulututkinto (Insinööri AMK), joka on laajuudeltaan 240 opintopistettä. Palopäällystön ammattikorkeakoulututkinto antaa edellytykset toimia kaikissa pelastuslaitosten päällystötehtävissä. (Pelastusopisto.) Kuvassa 1 on esitetty Pelastusopiston ammatillisten koulutusten koulutusjärjestelmä.



Kuva 1 Pelastusopiston ammatillisten tutkintojen koulutusjärjestelmä (Pelastusopisto 2015, 3).

Päätoimiselle henkilöstölle järjestetään lukuisia erilaisia täydennyskoulutuksia. Täydennyskoulutukset suoritetaan lähes poikkeuksetta Pelastusopistossa. Miehistötason täydennyskoulutuksen aiheita on muun muassa: ATV-maastoajoneuvojen (mönkijä) kuljettajakoulutus, hakkuutekniikka ja vaurioiden käsittely, hallipalot – kurssi, hengityssuojainten huoltajakurssi, kemikaalisuojapukujen huoltajakurssi, korkealla työskentelyn kouluttajakurssi, korkealla työskentelyn kouluttajan jatkokurssi, puomitikkaan kuljettajakurssi, rajatun tilan palon kouluttajakurssi, raskaan kaluston tieliikennepelastuskurssi, tieliikenneonnettomuuksien pelastustekniikan kurssi, vaarallisten aineiden peruskurssi ja vesisukelluskurssi. (Pelastusopisto.)

2.2 Sopimus- ja sivutoimiset palokunnat

Suomen Pelastusalan Keskusjärjestön (SPEK) alueyksiköt sekä alueelliset pelastusliitot huolehtivat sopimus- ja sivutoimisten palokuntien henkilöstön koulutuksesta (SPEK). Käytännössä koulutus etenee niin, että henkilön liittyttyä palokuntaan alkaa hänen perehdyttämisensä palokuntatoimintaan. Perehdyttämisvaiheen jälkeen alkaa pelastustoimintaan osallistuvan vapaaehtois- ja sopimushenkilöstön koulutusjärjestelmän mukainen kouluttautuminen (Kuva 2). Koulutuksissa käytetään koko valtakunnan tasolla SPEK:n kurssimateriaaleja. Peruskoulutuksessa edetään kurssi kerrallaan alhaalta ylös

(Kuva 2). Miehistön peruskoulutuksen jälkeen on mahdollisuus jatkaa alipäällystön ja muun päällystön peruskoulutukseen, minkä jälkeen henkilö voi toimia pelastusyksikön yksikönjohtajana. Vielä viimeisenä portaana henkilö voi hakeutua sopimuspalokunnan päällikön peruskoulutukseen, joka toteutetaan Pelastusopistolla tai Helsingin Pelastuskoulussa. Koulutuksen edetessä henkilö saa lisää lupia toimia eri tehtävissä aina käydyn kurssin mukaan. Henkilön nimike nousee sammutusmiesharjoittelijasta portaittain mahdollisesti palokunnan päällikköön asti. Edellä mainittujen peruskoulutuksien lisäksi koulutusjärjestelmässä on monia täydennyskoulutuksia, joita voi käydä peruskoulutuksen aikana. Kurssit toteutetaan iltaisin ja viikonloppuisin alueittain. Kursseilta saatuja oppeja pidetään yllä viikkoharjoituksissa.

Pääsääntöisesti kurssien toteutuksesta vastaa alueen pelastusliitto. Kursseilla on aina nimettynä kurssinjohtaja, joka vastaa kurssin koulutuksesta. Kurssinjohtajalla on yleensä apunaan kouluttajia. Pelastustoimintaan osallistuvan vapaaehtoisen ja sopimushenkilöstön koulutusjärjestelmän mukaiset kurssinjohtajat ja kouluttajat nimetään pelastusliittojen ja pelastuslaitosten toimesta. SPEK kouluttaa omien kurssipakettiensa kurssinjohtajat sekä kouluttajat ja huolehtii heidän tietojen ajan tasalla pitämisestä opintopäivien avulla. (SPEK).

Kuvasta 2 nähdään, että koulutusjärjestelmässä ei ole ollenkaan mönkijän kuljettajakurssia. Tässä työssä on tarkoituksena selvittää, olisiko kyseiselle kurssille tarvetta vai onko mönkijäkuljettajien koulutus parempi hoitaa muilla tavoin. Selvitys tehdään pelastuslaitoksiin suunnatulla kyselytutkimuksella.

Sopimuspalokunnan päällikön peruskoulutus			
Palokunnan päällikkö Teollisuuspalopäällikkö	Sopimuspalokunnan päällikkö kurssi (4 op)	Sivutoimisen teollisuus- palopäällikön peruskurssi	
Yksikön johtaja	Alipäällikön ja muun päällikön peruskoulutus		Alipäällikön täydennyskoulutus
	Yksikön johtaja kurssi (87 h + 100 h)	Palokunnan toiminta poikkeusoloissa (15 h)	Toimioikein paloilmoittimella (12 h)
		Yksikön johtajan täydennyskurssi (30 h)	
Vanhempi sammutusmies	Miehistön peruskoulutus		Miehistön täydennyskoulutus
	Palokuntien turvallisuusviestintä kurssi (20 h)	Viestiliikennekurssi (12 h)	Eläinten pelastamisen kurssi (21 h)
	Palokuntien ensivastekurssi (32 h)	Vanhemman sammutusmiehen täydennyskurssi (16 h)	Jälikivien koirien torjunta kurssi (8 h)
	Pinta pelastus kurssi (16 h)	Palokuntien liikunta koulutus ja kuntotestaus (15 h)	Säpäkoskimuunnattorikurssi (18 h)
	Vaarallisten aineiden kurssi (20 h)	Palon tutkintakurssi (14 h)	Metsäpalon torjuntakurssi (16 h)
	Öljyvahingon torjunta kurssi (20 h)	Psyykkinen ensiapu (13 h)	Konemieskurssi (11 h)
	Pelastustyökurssi (20 h)	Ajoneuvon käsittelykurssi (17 h)	C BRN-kurssi (16 h) (ent. Suojelutoiminta poikkeusoloissa)
	Palokuntien ensiapukurssi (32 h)	Henkilön nostot ja laskut (19 h)	Laskeutumisen ja kattotyöskentelyn kurssi (20 h)
	Savusukelluskurssi (30 h)	Vaurioitohoidon raivaus (13 h)	Vaarallisten aineiden tukitus (12 h)
	Asetuksen (VnA 407/2011) edellyttämä pohjakoulutus		
	Nuorempi sammutusmies	Sammutustyökurssi (60 h)	
	Toteutus palokunnissa		
Sammutusmies harjoittelija	Perehdyttäminen I, II ja III		

Kuva 2 Pelastustoimintaan osallistuvan vapaaehtois- ja sopimushenkilöstön koulutusjärjestelmä (SPEK 2014, 7).

3 MÖNKIJÄKOULUTUKSEN JÄRJESTÄMINEN ERI ORGANISAATIOISSA

Eri organisaatioilla ja viranomaisilla on mönkijän kuljettajille omanlaisensa vaatimukset. Lähes kaikilla organisaatioilla on kuljettajille kuljettajakurssi täydennyskoulutuksena. Kurssin suorittaminen on yleensä ehtona mönkijän kuljettamiselle. Pelastustoimissa ei kuitenkaan ole asetettu juurikaan vaatimuksia kuljettajille, mikä selviää tämän työn yhteydessä olevan kyselyn vastauksista. Seuraavassa on kerrottu eri organisaatioiden koulutusjärjestelmistä.

3.1 Puolustusvoimien mönkijäkoulutus

Puolustusvoimissa ei saa mönkijää kuljettaa missään tapauksessa ennen mönkijän kuljettajakurssin suorittamista. Puolustusvoimat kouluttaa keskitetysti kaikista joukko-osastoista kantahenkilökuntaan kuuluvat mönkijäkouluttajat Riihimäellä sijaitsevassa logistiikkalaitoksessa. Koulutuksen jälkeen loppukokeen hyväksytysti suorittaneet kouluttajat saavat pätevyyden kouluttaa varusmiehiä omissa joukko-osastoissaan. Koulutuksen kesto on yhteensä 57 tuntia, tästä teoriaopetusta on 15 tuntia ja käytännön opetusta 42 tuntia. Koulutus toteutetaan viiden päivän aikana. (Yliluutnantti Toni Dahl, sähköpostiviesti 9.2.2015.) Koulutuksen kurssiohjelma on tämän työn liitteenä (liite 2).

3.2 Poliisien mönkijäkoulutus

Poliisimönkijöiden kuljettajat koulutetaan täydennyskoulutuksena Poliisiammattikorkeakoululla. Koulutuksen suoritettuaan he saavat oikeuden kuljettaa mönkijää virkatehtävissään. Koulutuksen kesto on 40 tuntia, josta 10 tuntia on teoriakoulutusta ja 30 tuntia käytännön opetusta. Kurssiohjelma on tämän työn liitteenä (Liite 3). Kurssin päätavoitteena on osaamisperustainen oppiminen ja riskien tunnistaminen/hallinta eri ajotilanteissa. (Ajokouluttaja Petri Marttila, sähköpostiviesti 3.3.2015.)

Pienryhmäharjoittelussa Poliisiammattikorkeakoulussa on siirrytty käyttämään PBL (Problem Based Learning) -tyyppisiä ajotehtäviä. PBL - tyyppinen oppiminen tarkoittaa ongelmakeskeistä oppimista, siinä pienryhmälle luodaan jonkinlainen ongelma, joka heidän pitää omatoimisesti selvittää. (Ajokouluttaja Petri Marttila, sähköpostiviesti 3.3.2015.)

3.3 Päätoimisen pelastushenkilöstön mönkijäkoulutus

Päätoimiselle pelastushenkilöstölle järjestetään mönkijän kuljettajakursseja täydennyskoulutuksena Pelastusopistolla. Kurssi toteutetaan kolmen päivän aikana ja tuntimäärä on 19. Kurssiohjelma on tämän työn liitteenä (Liite 4). (Opettaja Pekka Heiskanen, sähköpostiviesti 22.1.2015.) Tutkimustuloksien perusteella pelastuslaitokset eivät ole asettaneet kurssin suorittamista vaatimukseksi mönkijän kuljettajille, niin kuin Puolustusvoimilla ja Poliiseilla on.

4 MÖNKIJÄN KÄYTÖSSÄ PELASTUSLAITOKSIA OHJAAVAT LAIT

Päätoimiset ja sivutoimiset eli ”puolivakinaiset” palokuntalaiset ovat työsuhteessa pelastuslaitoksissa. Sopimuspalokuntalaisten työnantajana on heidän oma sopimuspalokuntansa. Sopimuspalokunnat taas ovat sopimussuhteissa pelastuslaitoksiin. Pelastustehtäviin osallistuviin sopimuspalokuntalaisiin sovelletaan Pelastuslain 2011/379 54 § mukaan Työturvallisuuslakia. Pelastuslain 56 § mukaan pelastuslaitokset ovat velvollisia huolehtimaan myös sopimuspalokuntien koulutuksesta pelastustehtäviin. Kaikkiin palokuntamuotoihin pätee siis samat lainalaisuudet työturvallisuuden ja koulutuksien osalta, eli pelastuslaitos on näistä asioista vastuussa. Tähän on kerätty pelastuslaitoksia velvoittavat mönkijän käyttöön liittyvät, lakisääteiset asiat.

4.1 Pelastuslaki

Pelastuslaitoksen tulee huolehtia siitä, että sen sivutoimisella henkilöstöllä sekä Pelastuslain 2011/379 25 §:ssä tarkoitetun sopimuspalokunnan ja muun sopimuksen tehneen yhteisön henkilöstöllä on riittävä koulutus pelastustoimintaan.

Pelastuslain 2011/379 25 §:n mukaiseen sopimuspalokuntaan kuuluvan pelastustoimintaan osallistuvan työturvallisuuteen sovelletaan työturvallisuuslakia 738/2002 (Pelastuslaki 2011/379, 54 §).

4.2 Työturvallisuuslaki

Työnantaja on tarpeellisilla toimenpiteillä velvollinen huolehtimaan työntekijöiden turvallisuudesta ja terveydestä työssä. Tässä tarkoituksessa työnantajan on otettava huomioon työhön, työolosuhteisiin ja muuhun työympäristöön samoin kuin työntekijän henkilökohtaisiin edellytyksiin liittyvät seikat. (Työturvallisuuslaki 2002/738, 8 §.)

Työnantajan on työn ja toiminnan luonne huomioon ottaen riittävän järjestelmällisesti selvitettävä ja tunnistettava työstä, työajoista, työtilasta, muusta työympäristöstä ja työolosuhteista aiheutuvat haitta- ja vaaratekijät sekä, jos niitä ei voida poistaa, arvioitava niiden merkitys työntekijöiden turvallisuudelle ja terveydelle. Tällöin on otettava huo-

mioon muun muassa esiintyneet tapaturmat, ammattitaudit ja työperäiset sairaudet sekä vaaratilanteet. (Työturvallisuuslaki 2002/738, 10 §.)

Työnantajan on huolehdittava, että työntekijä perehdytetään riittävästi työhön, työpaikan työolosuhteisiin, työ- ja tuotantomenetelmiin, työssä käytettäviin työvälineisiin ja niiden oikeaan käyttöön sekä turvallisiin työtapoihin erityisesti ennen uuden työn tai tehtävän aloittamista tai työtehtävien muuttuessa sekä ennen uusien työvälineiden ja työ- tai tuotantomenetelmien käyttöön ottamista. Työntekijälle annetaan opetusta ja ohjausta työn haittojen ja vaarojen estämiseksi sekä työstä aiheutuvan turvallisuutta tai terveyttä uhkaavan haitan tai vaaran välttämiseksi. (Työturvallisuuslaki 2002/738, 14 §.) Työnantajan on hankittava ja annettava työntekijän käyttöön erikseen säädetyt vaatimukset täyttävät ja tarkoituksenmukaiset henkilönsuojaimet (Työturvallisuuslaki 2002/738, 14§).

5 SIVIILIKÄYTÖSSÄ OLEVIENT MÖNKIJÖIDEN MÄÄRÄ JA SATTUNEET TAPATURMAT

Mönkijöiden määrä siviilikäytössä on kasvanut viimeisten vuosien aikana merkittävästi. Tähän on varmasti yhtenä syynä markkinoilla olevien mönkijöiden laaja mallisto. Monilta eri valmistajilta on saatavilla useita mönkijämalleja ja -tyyppejä. Mönkijöiden yleistymisen myötä niiden hintataso on myös merkittävästi laskenut, joten niiden hankkiminen on taloudellisesti helpompaa. Näiden asioiden takia myös pelastuslaitokset ovat alkaneet hankkimaan mönkijöitä pelastustehtävien tueksi. Lisääntyneen mönkijäkannan vuoksi mönkijöillä tapahtuneet onnettomuudet ovat lisääntyneet.

5.1 Siviilikäytössä olevien vakuutettujen mönkijöiden määrä

Taulukossa 1 on esitetty Liikennevakuutuskeskukselta saatuja tilastotietoja mönkijöiden määrän kehityksestä. Tilasto käsittää ainoastaan liikennevakuutetut mönkijät, koska liikennevakuutus on pakollinen kaikkiin mönkijätyyppeihin. Tästä huolimatta myös vakuuttamattomia mönkijöitä on erittäin paljon käytössä. Todellista käytössä olevien mönkijöiden määrää on lähes mahdotonta selvittää. Tilastot koskevat ainoastaan isoja mönkijöitä, eli mopomönkijät on karsittu pois.

Taulukko 1 vakuutettujen mönkijöiden määrä vuosina 2009–2013 (Liikennevakuutuskeskus).

vuosi	2009	2010	2011	2012	2013
mönkijät - L7e	13621	14208	14817	14765	14444
traktorimönkijät - T3	1728	2896	4637	7365	10871

5.2 Siviilikäytössä vakuutetuilla mönkijöillä loukkaantuneiden määrä

Selvästi yleisin syy loukkaantumiseen johtaneissa mönkijäonnettomuuksissa on kaatuminen ja kaatumisen myötä mönkijän alle jääminen. Kaatumisilla aiheutuu yli puolet loukkaantumisista. Loput loukkaantumiset johtuvat erinäisistä syistä, joista yleisimpänä on esteeseen törmäys. Vammoihin johtaneiden onnettomuuksien määrä on vuosi vuodelta kasvanut. Vammat ovat olleet suurimmaksi osaksi lieviä. Taulukossa 2 on esitetty liikennevakuutuksesta korvatut vammoihin johtaneet vahingot vuosilta 2009–2013. Taulukosta ei siis selviä vakuuttamattomilla mönkijöillä aiheutuneet vammat. (Liikennevakuutuskeskus.)

Taulukko 2 liikennevakuutuksesta korvatut mönkijävahingot vuosina 2009–2013 (liikennevakuutuskeskus).

VAMMOJEN LAATU	SATTUMISVUOSI					
	2009	2010	2011	2012	2013	Total
VAMMAT LIEVIÄ	401	438	577	643	677	2736
VAMMAT VAIKEITA	13	14	17	19	13	76
KUOLLUT	0	0	0	1	0	1
TOTAL	414	452	594	663	690	2813

5.3 Mönkijällä tapahtuneet kuolemaan johtaneet onnettomuudet

Taulukoista 2 ja 3 nähdään, että mönkijöillä sattuneita kuolemantapauksia on ollut vuosina 2009–2012 yhteensä 26 kappaletta, ja ainoastaan yhdessä tapauksessa mönkijä on ollut vakuutettu. Voidaan siis todeta, että käytössä olevien mönkijöiden kokonaismääräkin on todellisuudessa huomattavasti suurempi, kuin taulukko 1 kertoo.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuonna 2012 7 kuolemaan johtanutta mönkijäonnettomuutta, joissa kuoli 7 kuljettajaa ja 1 matkustaja säilyi vammoitta. Tutkituissa onnettomuuksissa oli mukana vain yli 40-vuotiaita ja alle 75-vuotiaita miehiä. Seitsemästä mukana olleesta mönkijästä 6 oli maastoajoneuvoja ja 1 tieliikennekäyttöön tarkoitettu mönkijä, joka oli kuitenkin rekisteröimätön. (Liikennevakuutuskeskus.)

Yleisimmät kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat olleet kaatumisia tai tieltä suistumisen seurauksena ojassa tapahtuneita kaatumisia. Tieltä suistumisissa ajoneuvo on yleensä lähtenyt ensin heittelehtimään, jolloin kuljettaja on menettänyt ajoneuvon hallinnan liian voimakkaiden ohjausliikkeiden takia. Yhdessä tapauksessa kuljettaja hukkui ajaututtuaan veteen. (Liikennevakuutuskeskus.)

Onnettomuuksia tapahtui tiellä ja maastossa kolme kummassakin. Yksi onnettomuus tapahtui piha-alueella. Tapahtumahetkellä työajossa oltiin kolmessa tapauksessa ja vapaa ajan matkalla neljässä tapauksessa. Työajoja lukuun ottamatta mönkijöillä ajettiin lyhyt matka ennen onnettomuutta. Tähän joukkoon tulevat alkoholia nauttineet kuljettajat, joita oli kuolleista kaksi. (Liikennevakuutuskeskus.)

Kukaan onnettomuuteen joutuneista kuljettajista ei käyttänyt suojakypärää. Tutkijalautakunnat ovat arvioineet, että yhdessä kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa suojakypärän käyttäminen olisi estänyt kuoleman ja kahdessa onnettomuudessa mahdollisesti estänyt kuoleman. Taulukko 3 on tutkijalautakuntien tutkimista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista, ja se sisältää myös vakuuttamattomilla mönkijöillä sattuneet tapaukset. (Liikennevakuutuskeskus.)

Taulukko 3 tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet mönkijäonnettomuudet 2009–2012 (Liikennevakuutuskeskus).

Tapahtumavuosi / -paikka	2009	2010	2011	2012
Lappi	2	2	1	3
Pohjanmaa	2	2	1	0
Pohjois-Karjala	1	1	0	0
Pirkanmaa	1	1	0	1
Uusimaa	0	1	1	0
Varsinais-Suomi	0	1	1	1
Etelä-Pohjanmaa	0	0	1	0
Satakunta	0	0	0	1
Kymenlaakso	0	0	0	1
Yhteensä	6	8	5	7

5.4 Mönkijän käyttöön liittyvät riskitekijät ja turvallisuussuositukset

Tutkijalautakunnat ovat arvioineet tapahtuneiden onnettomuuksien johdosta mahdollisia riskitekijöitä. Riskien minimoimiseksi ne ovat tehneet listan turvallisuussuosituksista. Riskit ja suositukset on esitetty taulukossa 4.

Taulukko 4 tutkijalautakuntien arvioimia mönkijäonnettomuuksien syntyyn ja seurauksiin vaikuttaneita riskitekijöitä sekä turvallisuussuosituksia (Liikennevakuutuskeskus).

RISKEJÄ	TURVALLISUUSSUOSITUKSIA
<ul style="list-style-type: none"> • suojakypärän käyttämättömyys • alkoholin vaikutuksen alaisuus • mönkijän kuljettajan suojattomuus onnettomuustilanteessa • mönkijä on korkea ja kapea (painopiste korkealla): herkkä kaatumaan • maastoajoneuvossa oli kytkettynä 4-veto, mikä teki siitä ”puskevan” ja näin vaikeasti käännettävän • ajoneuvon kunto: huonokuntoiset ja heikot jarrut, ohjauslaitteessa väljyyttä, renkaiden alhaiset ilmanpaineet ja renkaiden sopimattomuus maantieajo • ajoneuvon kuorma kiinnitetty puutteellisesti sekä kuormana oleva säiliö puolillaan nestettä, joka pääsi loiskumaan, koska säiliössä ei ollut loiskelevyjä • tilannenopeus liian suuri 	<ul style="list-style-type: none"> • suojakypärän käyttövelvollisuus, valistus • alkolukko pakolliseksi mönkijöihin • rattijuopumuksen valvontaa ja valistusta • rakennettava turvakaaria ja muita koriratkaisuja, jotka estävät kuljettajaa jäämästä puristuksiin kaatuneen ajoneuvon alle • valistusta lisättävä mönkijöiden kuljettamisen vaaroista • käsittely- ja huoltokoulutusta myyntitapahtuman yhteyteen, ajo-ohje – dvd • mönkijöitä koskevan ajoneuvo- ja tienkäyttölainsäädännön selkeyttäminen • rekisteröintivelvollisuus ja määrävuosin tapahtuva katsastusvelvollisuus • liikennevalvonnan lisääminen syrjäisemillä alueilla

5.5 Yhteenveto

Useimmissa onnettomuuksissa mönkijä kaatuu, jolloin pudotaan suhteellisen korkealta maahan. Ajonopeuden mukaan syntyy liikennetapaturmille tyypillisiä raajavammoja ja sen lisäksi rintakehävamma sekä päähän kohdistuvan iskun seurauksena aivovamma, jonka vaikeusasteeseen vaikuttaa suojakypärän käyttämättömyys. Painavan mönkijän kaatuessa puristuksiin jäänyt kuljettaja ei helposti pääse kaatuneen laitteen alta pois ilman ulkopuolista apua, vaan tukehtuu. Samanaikaiset kallon ja rintakehän vammat pahentavat uhrin selviytymismahdollisuuksia ilman nopeaa ensihoitoa. (Liikennevakautuskeskus.)

Onnettomuuteen johtavina tekijöinä ovat lautakunnat kiinnittäneet huomiota mönkijöiden mekaanisiin vikoihin. Onnettomuuksien ja niiden seuraamusten ennaltaehkäisyyn lautakunnat esittävät mönkijän pakollista käyttö- ja huoltokoulutusta esimerkiksi ostohetkellä sekä mönkijän rekisteröimispakkoa, jolloin mekaaniset ongelmat olisi ratkaistava ja rengasvalinnat selkeytyisivät. Kaatuneen mönkijän alle jääneen kuljettajan turvaksi esitetään esimerkiksi matalaa turvakaarta tai kiinteää varustelaatikkoa istuimen taakse. Kiinteän varustelaatikon etuna olisi myös se, että mönkijän takaosaa ei kuormataisi liian takapainoiseksi. Tutkijalautakunnat ovat kiinnittäneet huomiota kuorman sijoitukseen mönkijän takaosassa, jossa se on ollut suurena riskitekijänä. (Liikennevakautuskeskus.)

6 TUTKIMUSMENETELMÄT JA TUTKIMUKSESSA SELVITETYT ASIAT

6.1 Tutkimusmenetelmät

Tavoitteena oli tutkimuksen avulla saada koko valtakunnan kattava tieto pelastuslaitosten käytössä olevien mönkijöiden lukumäärästä, mönkijöiden kuljettajien tämänhetkistä koulutusvaatimuksista, koulutustarpeesta sekä onnettomuuksista, joita on mönkijöillä pelastustoimen henkilöille aiheutunut. Tutkimus toteutettiin laadullisena kyselytutkimuksena.

Kysely osoitettiin sähköpostilla jokaiseen aluepelastuslaitokseen sellaiselle päätoimiselle henkilölle, joka vastaa tai muuten tietää alueensa sopimus- ja sivutoimisten palokuntalaisten koulutuksesta. Näin ollen kyselyitä lähetettiin sähköpostilla 22 kappaletta. Vastauksia tuli ensimmäisen sähköpostin jälkeen vain kymmenen kappaletta, toisen lähettämäni sähköpostin jälkeen tuli seitsemän vastausta lisää. Lähetin vielä yhden muistutuksen, minkä jälkeen sain vielä neljä vastausta, joten vain yksi pelastuslaitos jätti vastaamatta. Vastausprosentiksi tuli 95 prosenttia, mikä oli mielestäni erittäin hyvä tulos. Korkean vastausprosentin johdosta tutkimustuloksia voidaan pitää melko luotettavina, vaikka tavoitteena oli 100 prosenttia. Kysymykset ja niiden mukana ollut saateteksti on tämän työn liitteenä (Liite 1). Seuraavassa on esitetty asiat, jotka haluttiin kyselytutkimuksella selvittää.

6.2 Tutkimuksessa selvitetyt asiat

Vastaajien nimiä ei tuloksissa julkaista, mutta nimi kysyttiin siksi, että mahdolliset tarkennukset vastauksiin on helpompi kysyä jälkeensä. Vastaajien virka-asema haluttiin selvittää, että saadaan tieto, kuinka monta vastaajaa toimii päällystötasolla, alipäällystötasolla tai miehistötasolla. Vastaajan pelastuslaitos kysymällä pystyttiin pitämään kirjaa, miltä laitokselta vastaus on tullut ja miltä on vielä tulematta. Kyselyssä selvitettiin myös pelastuslaitosten alueella pelastustöihin osallistuvien henkilöiden kokonaismäärä, mönkijöiden kokonaismäärä sekä mönkijöiden määrän kasvua viimeisten viiden vuoden aikana.

Mönkijäkoulutusta annetaan ainakin Pelastusopistossa, Puolustusvoimissa ja Polisiammattikorkeakoulussa. Kyselyssä haluttiin selvittää, onko näiden lisäksi muita koulutusta antavia organisaatioita, onko koulutuksiin pelastuslaitoksilta osallistuttu ja onko pelastuslaitokset asettanut kuljettajille koulutus- tai muita vaatimuksia. Koulutettujen mönkijän kuljettajien määrä haluttiin tietää siksi, että nähdään, onko koulutuksen kehittämiselle tarvetta vai onko koulutukset pystytty hoitamaan riittävälle tasolle muilla tavoilla.

Mönkijällä sattuneiden onnettomuuksien määrä, onnettomuuksissa loukkaantuneet pelastushenkilöt ja onnettomuusmekanismit haluttiin myös selvittää, että voidaan verrata, onko koulutuksella ollut merkitystä onnettomuuksien määrään. Samalla saatiin selville, onko jokin tietty onnettomuusmekanismi yleisempi kuin muut.

Vastaajilta kysyttiin myös mielipidettä, näkevätkö he tarpeellisena kehittää sopimus- ja sivutoimisille palokuntalaisille suunnattua mönkijäkurssia ja pitäisikö mönkijän kuljettajille asettaa koulutusvaatimuksia ajoluvan saamiseksi. Lopuksi pyydettiin ajatuksia mönkijäkoulutuksen järjestämisestä muilla tavoin sekä muita mielessä olevia kehitysehdotuksia mönkijän käyttöön liittyen.

7 TUTKIMUSTULOKSET

Kyselyitä lähetettiin jokaiseen pelastuslaitokseen eli 22 kappaletta. Vastauksia tuli 21 kappaletta. Vastaajista 18 henkilöä työskentelee päällystövirassa ja kolme henkilöä ali-päällystövirassa. Seuraavassa on analysoitu kyselyn tulokset.

7.1 Pelastushenkilöstön määrä ja käytössä olevien mönkijöiden määrä

Pelastustehtävissä toimii päätoimisesti 3723 henkilöä, sivutoimisesti 4009 henkilöä ja sopimuspalokunnissa 8818 henkilöä. Tulosta vääristää hieman se, että joidenkin vastaajien antamat määrät olivat ”noin” arvoja ja yksi vastaaja ei tiennyt eikä ollut selvittänyt sopimuspalokuntalaisten määrää alueellaan.

Vuonna 2009 päätoimisen pelastushenkilöstön käytössä oli 77 mönkijää ja vuonna 2014 oli 109 mönkijää. Mönkijöiden määrän kasvu oli 32 kappaletta eli 41 prosenttia.

Vuonna 2009 sivutoimisen pelastushenkilöstön käytössä oli 51 mönkijää ja vuonna 2014 oli 71 mönkijää. Mönkijöiden määrän kasvu oli 20 kappaletta eli 39 prosenttia.

Vuonna 2009 sopimuspalokuntalaisten käytössä oli 95 mönkijää ja vuonna 2014 oli 138 mönkijää. Mönkijöiden määrän kasvu oli 43 kappaletta eli 45 prosenttia.

Pelastushenkilöstön käytössä olevien mönkijöiden lukumäärä oli vuonna 2009 yhteensä 223 kappaletta ja vuonna 2014 määrä oli 318 kappaletta. Mönkijöiden määrän kasvu oli 95 kappaletta eli 42 prosenttia.

7.2 Pelastuslaitosten asettamat vaatimukset mönkijän kuljettajille

Päätoiminen henkilöstö

Päätoimiselle henkilöstölle ei ole kymmenessä laitoksessa asetettu minkäänlaisia vaatimuksia kuljettajille. Seitsemässä laitoksessa kuljettajille annettava perehdytys tai käyttökoulutus sekä työvuoroharjoittelu katsotaan riittäväksi kuljettamaan mönkijää. Yhdessä laitoksessa pidetään kerran vuodessa koulutuspaketti, joka sisältää teoriaopetusta,

ajoharjoittelua maastossa ja käytönjälkeisen huollon. Yhdessä laitoksessa pyritään siihen, että osa vakinaisista palomiehistä (esimerkiksi yksi/työvuoro) on käynyt Pelastusopiston mönkijäkurssin ja kouluttaa muut. Yhdellä laitoksella edellytetään ajokoulutukseen osallistumista, koulutuksen järjestää jokaiselle asemalle erikseen nimetty vastuuhenkilö. Vastuuhenkilö arvioi kuljettajan kelpoisuuden. Yhdellä laitoksella ei ole mönkijöitä ollenkaan päätoimisen henkilöstön käytössä.

Sivutoiminen henkilöstö

Sivutoimiselle henkilöstölle ei ole asetettu vaatimuksia 11 laitoksen alueella. Neljässä laitoksessa riittää perehdytys ajamiseen. Yhdessä laitoksessa pidetään kerran vuodessa koulutuspaketti, joka sisältää teoriaopetusta, ajoharjoittelua maastossa ja käytönjälkeisen huollon. Yhdessä laitoksessa vaaditaan, että mönkijäkoulutus on sisällytettävä vuosiharjoitusohjelmaan. Yhden laitoksen osalta on nimetty asemakohtainen ajokouluttaja, joka järjestää koulutuksen. Kahdella laitoksella ei ole mönkijöitä sivutoimisten käytössä. Yksi vastaaja ei tiennyt, onko vaatimuksia heidän laitoksessaan asetettu.

Sopimuspalokuntalaiset

Sopimuspalokuntien kuljettajille ei ole asetettu vaatimuksia 12 laitoksessa. Neljässä laitoksessa riittää perehdytys ajolupa. Kahden laitoksen alueella sopimuspalokuntalaiset vastaavat itse omasta koulutuksestaan ja asettavat omat vaatimuksensa kuljettajille. Kahdessa laitoksessa ei ole mönkijöitä sopimuspalokuntien käytössä, ja yksi vastaajista ei tiennyt, onko vaatimuksia asetettu.

7.3 Pelastushenkilöstön osallistuminen muiden organisaatioiden järjestämiin mönkijäkoulutuksiin

Päätoiminen henkilöstö

Päätoiminen henkilöstö on osallistunut pelkästään Pelastusopiston järjestämälle mönkijän kuljettajakurssille 11 laitokselta. Pelkästään puolustusvoimien koulutukseen on osallistuttu yhdeltä laitokselta. Sekä Pelastusopiston että Puolustusvoimien koulutuksiin on osallistuttu kahdelta laitokselta. Pelastusopiston ja Rajavartiolaitoksen koulutukseen on

osallistuttu yhdeltä laitokselta. Kuusi laitosta on joko hoitanut koulutuksensa itse, ei ole järjestänyt koulutusta lainkaan tai ei ole hankkinut mönkijöitä päätoimisen henkilöstön käyttöön. Kaikkiaan päätoimisesta henkilöstöstä 388 henkilöä on osallistunut mönkijäkoulutuksiin. Määrä sisältää joidenkin vastausten kohdalta myös laitoksen oman työvuorokoulutuksen, joten todellista ulkopuolisiin koulutuksiin tai kursseille osallistujien määrää ei saatu tarkasti selvitettyä.

Sivutoiminen henkilöstö

Sivutoiminen henkilöstö on osallistunut yhdestä laitoksesta sekä Pelastusopiston että Rajavartiolaitoksen järjestämiin koulutuksiin. Loput laitokset ovat kouluttaneet sivutoimisen henkilöstönsä itse, ei ole järjestänyt koulutusta ollenkaan tai ei ole hankkinut mönkijöitä sivutoimisen henkilöstön käyttöön. Sivutoimisesta henkilöstöstä yhteensä 480 henkilöä on saanut jonkinlaisen koulutuksen.

Sopimuspalokuntalaiset

Sopimuspalokunnista on osallistuttu Länsi-Suomen Pelastusliiton järjestämään koulutukseen yhdeltä laitokselta. Loput laitokset ovat kouluttaneet sopimuspalokuntien henkilöstönsä itse, ei ole järjestänyt koulutusta ollenkaan tai ei ole hankkinut mönkijöitä sopimuspalokuntalaisten käyttöön. Sopimuspalokuntalaisista on osallistunut yhteensä 160 henkilöä jonkinlaisiin koulutuksiin.

7.4 Pelastushenkilöstölle mönkijällä sattuneet onnettomuudet

Päätoiminen henkilöstö

Päätoimiselle henkilöstölle on sattunut viimeisten viiden vuoden aikana kaksi ilmoitettua onnettomuutta mönkijällä. Yhdessä vastauksessa ilmoitettiin, että on sattunut useita onnettomuuksia. Varsinaisia onnettomuuksia ei ole sattunut 18 laitoksen alueella, tai niistä ei ole ainakaan ilmoitettu. Kolmen laitoksen alueella on sattunut onnettomuuksia, jotka ovat kaikki olleet mönkijän kaatamisia. Yhdessä vastauksessa luki, että on sattunut koheltamisen johdosta todennäköisesti useita onnettomuuksia, mutta niistä ei ole rapor-

toitu. Päätoimisesta henkilöstöstä on onnettomuuksissa loukkaantunut viimeisen viiden vuoden aikana yksi henkilö.

Sivutoiminen henkilöstö

Sivutoimiselle pelastushenkilöstölle on sattunut viimeisen viiden vuoden aikana kolme ilmoitettua onnettomuutta. Onnettomuudet ovat tapahtuneet kolmen laitoksen alueella. Onnettomuuksista yksi oli törmäys, yksi oli mönkijän kaatuminen ylämäkiharjoituksessa ja yhdessä tapauksessa oli tapahtunut turvetuotantoalueella pölyräjähdys, josta aiheutui palovammoja kyydissä olleille henkilöille. Yhdessä vastauksessa luki, että on sattunut koheltamisen johdosta todennäköisesti useita onnettomuuksia, mutta niistä ei ole raportoitu. Yhdessä vastauksessa ei tiedetty, onko sivutoimisia palokuntalaisia loukkaantunut onnettomuuksissa. Sivutoimisesta henkilöstöstä on onnettomuuksissa loukkaantunut yhteensä viisi henkilöä.

Sopimuspalokuntalaiset

Sopimuspalokuntalaisille on sattunut viimeisen viiden vuoden aikana yksi ilmoitettu, loukkaantumiseen johtanut onnettomuus, jossa loukkaantui yksi henkilö. Onnettomuudessa oli mönkijä kaatunut rinteessä ja kuljettaja jäänyt mönkijän alle. Yhdessä laitoksessa on sattunut kalustovaurioihin johtaneita onnettomuuksia. Yhdessä vastauksessa luki, että on sattunut koheltamisen johdosta todennäköisesti useita onnettomuuksia, mutta niistä ei ole raportoitu. Yhdessä laitoksessa ei ollut tietoa loukkaantumisista sopimuspalokuntalaisten osalta.

7.5 Mielipiteet mönkijän kuljettajakurssin tarpeellisuudesta

Kuljettajakurssia pidetään tarpeellisena 12 vastauksessa. Kahdessa vastauksessa pidettiin parempana vaihtoehtona mönkijän kuljettajien kouluttajille suunnattua kurssia. Kuudessa vastauksessa ei pidetty kuljettajakurssia tarpeellisena, vaan koulutus hoidetaan itse. Yhdessä laitoksessa ollaan valmistelemassa omaa kurssia kuljettajille. Yhdessä laitoksessa pidettiin tarpeellisena yhdistetyn mönkijä- ja moottorikelkkakurssin järjestämistä. Yhdessä laitoksessa koulutuksen saaneet henkilöt ovat tehneet 6 - 8 tunnin koulutuspaketin kuljettajille.

Perusteluina kurssin tarpeeseen oli muun muassa

”Kyllä, koska mönkijän käyttövarmuus tehostuu ja turhat kalustovauriot vähenevät”

”Mönkijäkurssi olisi erittäin tervetullut kurssi. Tällöin olisi helppo käytännössä kouluttaa, mitä mönkijäkuljettajan tulee hallita ja osata. Tämä koskee mielestäni kaikkia pelastustoimen henkilöitä.”

”Kyllä. Perusteet turvallisesta ajamisesta voidaan käydä läpi viikkoharjoitusten yhteydessä. Mönkijän käyttöä tulee lisätä osana muita harjoituksia. Tehtävät ovat kuitenkin harvinaisia ja erityisosaamista vaativaa. Kurssin sisältö käytännönläheistä, teorian ennakoon ja pari etätehtävää sisältäen. Näyttökoe: rinneajo, ojan ylitys jne.”

”Kyllä, koska mönkijän käyttövarmuus tehostuu ja turhat kalustovauriot vähenevät”

”Kyllä. Mönkijällä ajossa tulee huomioida kohonnut tapaturmariski. On sattunut jopa vakavia tapaturmia yksityiskäytössä. Mönkijää osattava käyttää oikein ja tunnettava vaaran paikat.”

”Pitää luoda mönkijän kuljettajakurssi. Kyseistä kurssia ei ole SPEK:n kurssivalikoidessa.”

”Pitäisi: Annetaanhan me muihinkin ajoneuvoihin käyttökoulutusta.”

”Kyllä se olisi hyvä. Aina niitä löytyy, jotka omasta mielestä ovat hyviä kuskeja, mutta käytäntö näyttää toista. Moottorikelkkakuskit ovat yleensä niitä, jotka ajavat ”väärin” koska kelkan ajotapa on toisenlainen kuin mönkijällä. (varsinkin telamönkijä)”

Vastauksissa, joissa ei koettu kurssia tarpeellisenä, oli perusteluina muun muassa

”Ei välttämätöntä, mutta edes auttaa turvallisempaan toimintaan”

”Ei. Pelastuslaitos hoitaa koulutuksen tarpeen ja resurssien rajoissa”

”Ei pitäisi, vaan palokunnan mönkijän kouluttajakursseja.”

”Ei tarvetta, käyttävät täällä sekä kelkkoja että mönkijöitä siviilissäkin, parempia kuskeja kuin vakinaiset kaupunkilaispalomiehet”

” Sisäiset koulutukset riittävät ylläpitämään tarvittavaa tasoa.”

7.6 Koulutusvaatimuksien asettaminen mönkijän kuljettajille

Vastaajista 14 oli sitä mieltä, että vaatimuksia mönkijän kuljettamiseen ei tarvitse asettaa. Seitsemän vastaajaa piti tarpeellisena vaatimuksien asettamista.

Perusteluina siihen, miksi vaatimuksia ei pitäisi asettaa, oli seuraavaa

”Ei. Resurssit ei riitä koulutuksen järjestämiseen ja ETENKÄÄN ylläpitoon”

”Ei tarvitse. Näyttökoe riittää. Osalla kuljettajista on omia mönkijöitä ja näin taidot kuljettaa sitä.”

”Ei välttämättä. Työturvallisuuslain edellyttämä riittävä perehdyttäminen voisi riittää.”

”Ei. Yleensä koheltamiset tapahtuu harjoittelussa.”

”Ei, perusteena onnettomuuksien pienimäärä”

”Ei välttämättä. Pelastusopiston kurssin käyneen henkilön hyvin järjestetyllä sisäisellä koulutuksella voidaan antaa tarvittava koulutus. Osan henkilöstöstä (ns. vastuuhenkilöt) tulee käydä Pelastusopiston kurssi.”

”Ei, rajoittaisi liikaa yksiköiden käyttöä”

”Riippuu mihin tarkoitukseen mönkkärit on hankittu. Jos letkuja ajetaan helppossa maastossa niin ei välttämättä.”

”Ei ainakaan ennen kuin on luotu järkevä järjestelmä kuljettajien kouluttamiseksi.”

Perusteluina vaatimusten asettamiseksi oli seuraavaa

”Työnantajalla on jo nyt lakiin perustuva velvollisuus kouluttaa työntekijä käyttämään työvälineitään turvallisesti. Mönkijäkurssin suorittaminen olisi oiva ratkaisu molempiin. Työntekijä oppi käyttämään laitetta oikein ja lain vaatimus työnantajan velvollisuudesta täyttyy. Tällä hetkellä meidän pelastuslaitoksen henkilöstön taso kuljettajissa vaihtelee paljon. Mönkijäkurssin myötä tiedot ja taidot olisi samanlaiset kaikilla. Tottakai henkilökohtaiset ominaisuudet vaikuttavat myös paljon kuka soveltuu kuljettajaksi paremmin.”

”Mitäs työturvallisuuslaki sanoo asiasta? Työnantajan pitää järjestää peruskoulutus kaikkiin työvälineisiin, niin on tarkoituksenmukaista asettaa koulutusvaatimus.”

”Pitää asettaa koulutusvaatimukseksi ko. kurssin suorittaminen. Kurssilla käsitellään turvallisia oikeanlaisia mönkijän ajotekniikoita teoriassa ja käytännössä, jotka lisäävät työturvallisuutta mönkijän kuljettamisessa sekä vähentävät kalustovaurioita harjoitus- ja hälytyskäytössä.”

”Kyllä, koska silloin perustiedot ja tekniikka on opetettu.”

”Kyllä ja ei. Nykyinen koulutus on siihen riittävä, mutta kaikki kuljettajat koulutettaisiin tällä kurssilla. Uudet kuljettajat kävisivät kaikki tämän kuljettajakurssin.”

7.7 Muita tapoja mönkijäkoulutuksen järjestämiseksi

Tähän kysymykseen tuli seuraavanlaisia vastauksia

”Pidämme koulutuspäivän (pilotti) mönkijäkuljettajille (sopimushenkilöstö) Atv-kurssin käyneiden paloiesimiesten toimesta. Lisäksi kaikille kuljettajille vuosittaiset koulutukset ja teorian kertaus.”

”Pidän tässä asiassa alueellisen vastuukouluttajan pitämää palokuntakohtaista koulutaja-koulutusta parhaana vaihtoehtona”

”Mönkijäkurssi olisi hyvä ratkaisu. Sopimusmiehille olisi ehkä kurssin suorittaminen perinteisen kurssin tapaan sopivin. Vakinaiselle henkilöstölle saman kurssin voisi pilkkoa työvuorokoulutuksiin.”

”Viikkoharjoitusten yhteydessä.”

”Koulutus on tarkoituksenmukaista toteuttaa valmiilla materiaalilla kouluttajakoulutuksen saaneiden henkilöiden toimesta, joilla on henkilökohtaistakin intressiä mönkijöihin (esim. oma mönkijä). Ylläpitokoulutus pitää voida järjestää työvuorossa/sopimusasemalla esimiesten toimesta. Koulutusta toteutetaan muutamissa ennalta selvitettyissä paikoissa, joihin pelastuslaitoksen eri asemien mönkijät kootaan. Koulutusta on toteutettu niin että useammalta asemalta kootaan 2hlö+mönkijä koulutukseen (8-10hlö/koulutustapahtuma) jolloin koulutus saadaan tehokkaaksi.”

”Pelastustoimen alueella koulutus kouluttajille ”

”Esim. usean pelastuslaitoksen yhteisesti järjestämällä koulutuksella asiantuntevan kouluttajan toimesta.”

”Niin kuin nytkin on järjestetty. Asemalla, jolla on mönkijä, pitää olla vastuukouluttaja, joka osaa kouluttaa ja arvioida, ketkä pystyvät toimimaan kuljettajina.”

”Riittävä perehdytys, mahdollisuus harjoitella myös vapaa-aikana talon kalustolla”

”Alueelle tulisi luoda noin kolmen - neljän henkilön kouluttajarinki päätoimisesta henkilöstöstä, joka kiertäisi aluksi kouluttamassa päätoimiset asemat. Tämä siksi, että kaikille käyttäjille tulisi samantasoinen koulutus. Sopimuspalokuntien kouluttamisen osalta tulisi tukeutua ensisijaisesti SPEK:n järjestelmään tai kouluttajien työajan niin mahdollistaessa vastaavaan asema kerrallaan tapahtuvaan koulutusjärjestelmään, kuin päätoimisen henkilöstön osalla.”

”Ottamalla mönkijät kattavasti mukaan kaikenlaiseen onnettomuuksien harjoitteluun, joissa niiden käytöstä on hyötyä. Käsittelykoe (pitäisi luoda), voisi toimia yksinkertaisimpana mallina karsia ns. sopimattomat kuljettajat.”

”Kurssimuotoinen. Teoria ja lisäksi päivä käytännön harjoitteluun”

”Keskitetty koulutus pelastuslaitoksen organisoimana.”

7.8 Mönkijään liittyviä muita kehitysehdotuksia

Tähän kysymykseen tuli seuraavanlaisia vastauksia

”Mönkijöitä käytetään liian vähän joten käyttökokemustakaan ei tule. Kuljettajien on päästävä testaamaan eri tyyppisiä mönkijöitä.”

”Mönkijäkurssi olisi tervetullut. Tietenkin edellyttää, että kurssin sisältö on laadukas. Mönkijän kuljettajalla tulee olla hyväksytty kypärä, ei palokypärä. Mönkijän vakuutusasiat pitää olla kunnossa.”

”Itseopiskelumateriaali, jossa on teoriat + powerpoint show tekniikoista + ajovideoita koulutustapahtumista erilaisista hallintatilanteista.”

”Laitoksella tavoite yhtenäistää mönkijäkanta, nyt liikaa erityyppisiä mönkijöitä.”

”Oman mönkijän omaavan henkilön käytön huomioiminen pelastustoimen tehtävissä (on jo kokemusta ja tuntemusta).”

”Mönkijöitten ja siihen liittyvien oheislaitteitten esim. rekien ja peräkärrien kirjo on melko laaja. Kaluston yhdenmukaistaminen esim. määrittämällä tehtävät joita on pystyttävä vähintään tekemään tietyissä olosuhteissa voisi mahdollisesti yhdenmukaistaa kalustoa.(Kaikkea ei tarvitse pystyä tekemään, esim. hakemaan mönkijää pois, joka on ajettu niin pahaan paikkaan ettei itse enää pääse itse pois tai se on rikottu esim. ajamalla louhikkoon.)”

”Harjoittelulaji, vrt. hälytysajokoulutus eli turvallinen perillemeno tärkeintä.”

”Pelastuslaitoksen käytössä tulee jatkossa siirtyä traktorimönkijöiden käyttöön. Tällä mahdollistetaan laillinen tieliikenteessä ajaminen sekä mönkijän hyödyntäminen myös muissa, kuin maastossa tapahtuvissa operatiivisissa tehtävissä. Käytännössä hyvin use-

asti pitää operatiivisessa tehtävässä mönkijää käytettäessä ajaa normaalin liikenteen mukana ja tämän laillisuuden raja on hyvin häilyvä, onneksi ei ole onnettomuuksia tapahtunut. Pelastuslaitoksen käytössä mönkijän suurin sallittu nopeus ei tarvitse olla yli 45 km/h. Tieliikennemönkijän käyttö pelastustoimessa ei onnistu olemassa olevasta tehorojoituksesta johtuen.”

”Koulutuspaketti kuljettajille, joka olisi riittävän kattava, mutta kohtuullisen yksinkertainen toteuttaa pelastuslaitoksien omana toimintana.”

”Pelastuslaitoksen maastoajoneuvoilla ajamisesta yleensä tulisi teroittaa, että kauhearälläminen ja vauhti ei saa olla pääasia. Kuiteskin meillä on loukkaantunut ja pelastajia ja välineitä kyytillä, niin harvoin vauhti voi olla kova. Harvoin yli 20 km/h. Vastauksissa mönkijät ovat päätoimisten ja sivutoimisten käytössä. (käsittäen sopimuspalo-kunnat). Ei erikseen.”

”Viikkoharjoituksissa mönkijöiden harjoitusajoja, sekä säännöllisten tarkastusten huoltojen yhteydessä koeajaminen. Voisi harkita myös erilaisissa maastoissa järjestettäviä harjoituksia.”

7.9 Yhteenveto tutkimustuloksista

Pelastustehtävissä toimii vastausten perusteella reilusti yli kolminkertainen määrä sopimus- ja sivutoimisia pelastushenkilöitä päätoimisiin henkilöihin verrattuna. Pelastustehtävissä käytettävien mönkijöiden määrä on kasvanut viimeisen viiden vuoden aikana lähes puolella (42 %). Kyselyyn osallistuneista 21 laitoksen mönkijöiden kokonaismäärästä (318 kpl) on päätoimisen henkilöstön käytössä 109 kpl (34 %), sopimus- ja sivutoimisten henkilöiden käytössä on 209 kappaletta (66 %).

Varsinaisia vaatimuksia mönkijän kuljettamiseen ei ole asetettu muualla kuin yhden laitoksen päätoimisille henkilöille. Siellä kouluttaja pitää kuljettajille ajokoulutuksia ja antaa ajoluvan näyttöjen perusteella. Laitoksen ulkopuolisen organisaation järjestämiin koulutuksiin on osallistuttu päätoimisten henkilöiden osalta 15 (71 %) laitoksesta, sopimuspalo-kuntalaisten osalta yhdestä (4 %) laitoksesta ja sivutoimisten osalta yhdestä (4 %) laitoksesta. Päätoimisen henkilöstön osalta laitoksen ulkopuolisessa organisaati-

ossa järjestettyjen koulutusten prosenttiosuudesta voidaan todeta, että halukkuutta ja tarvetta kurssille varmasti olisi myös sopimus- ja sivutoimisten palokuntalaisten keskuudessa. Koulutusmäärät olisivat sopimus- ja sivutoimisten palokuntalaisten kohdalla varmasti suuremmat, mikäli heille suunnattuja kursseja olisi saatavilla.

Mönkijöillä sattuneita onnettomuuksia oli vastauksien perusteella sattunut pelastushenkilöstölle viimeisen viiden vuoden aikana seitsemän, näistä viisi oli ollut mönkijän kaatamisia. Onnettomuuksissa oli loukkaantunut yhteensä seitsemän henkilöä. Pieniä kolhuja, laiterikkoja ja läheltä-piti-tilanteita oli sattunut useita. Epäilen, että onnettomuuksia on varmasti sattunut enemmänkin, mutta ne eivät ole tulleet vastaajien tietoon tai niistä ei ole ilmoitettu lainkaan.

Sopimus- ja sivutoimisille pelastushenkilöille suunnattua kuljettajakurssia pidettiin tarpeellisena 13 (61 %) vastauksessa. Kahdessa (9 %) vastauksessa pidettiin parempana vaihtoehtona mönkijän kuljettajien kouluttajille suunnattua kurssia. Kuudessa (29 %) laitoksessa oltiin sitä mieltä, että oma koulutus riittää. Vastaajista 14 (66 %) oli sitä mieltä, että vaatimuksia mönkijän kuljettajille ei tarvitse asettaa. Seitsemän (33 %) vastaajaa piti tarpeellisena vaatimuksien asettamista

8 KEHITTÄMISEHDOTUKSET

Saatujen tutkimustulosten perusteella sopimus- ja sivutoimisten palokuntalaisten mönkijän kuljettajien koulutukselle olisi tarvetta ja halukkuutta. Mönkijät ovat osaavan käyttäjän käyttämänä erittäin tehokkaita työvälineitä, mutta osaamattomissa käsissä jopa hengenvaarallisia. Tämän työn luvussa 4 on kerrottu työnantajaa ohjaavat työturvallisuuslain pykälät. Jotta työturvallisuuslain edellyttämät määräykset täyttyisivät, myös sopimus- ja sivutoimisilla palokuntalaisilla pitää olla oikeus mönkijäkoulutukseen. Työnantajan kannaltakin paras tilanne olisi, että koulutuksen suorittaminen olisi ehtona palokuntien mönkijöiden kuljettamiseksi, jolloin voidaan olla varmoja siitä, että työntekijä on saanut riittävän perehdytyksen ja koulutuksen mönkijän käyttöön. Vaaditaanhan esimerkiksi savusukelluskurssin suorittaminenkin ennen savusukelluslupaa.

Tarpeeksi kattavaa koulutusta mönkijän turvalliseen käyttöön ei pysty käytännössä viikkoharjoituksissa järjestämään, koska sopimus- ja sivutoimiset palokunnat harjoittelevat pääsääntöisesti vain kerran viikossa ja harjoituksien kesto on yleensä 2 - 3 tuntia. Mönkijäkoulutukseen pitäisi sisällyttää teoriaosuus ja käytännön harjoittelu, jotta kuljettajat saavat riittävät tiedot mönkijän käyttöön. Teoriaosuudelle tulisi varata aikaa vähintään 3 - 4 tuntia ja käytännön harjoittelun tulisi olla kestoaltaan vähintään 8 - 12 tuntia koulutettavien henkilöiden sekä koulutuksessa käytössä olevien mönkijöiden määrän mukaan. Teoriaosuuden kyllä pystyy viikkoharjoituksissakin järjestämään esimerkiksi kahdella eri kerralla, mutta käytännön harjoittelu pitäisi jakaa useaan osaan, jolloin toteutus on erittäin hankalaa järjestää. Lisäksi käytännön harjoitteluun pitää valita sellainen paikka, että ajamista erilaisissa maasto-olosuhteissa pystytään harjoittelemaan. Sopivaa paikkaa ei löydy yleensä paloaseman vierestä, joten siirtymiset ottaisivat aina myös oman aikansa. Oppimisen kannalta parhaaseen tulokseen päästään, kun teoriaopetuksessa saatuja oppeja päästään kokeilemaan käytännön harjoittelussa mahdollisimman pian.

Teoriaopetukseen pitää sisällyttää vähintään seuraavat asiat:

- mönkijän ajamiseen liittyvät lait ja asetukset
- ajovarustus

- erilaiset mönkijätyypit
- rakenne
- hallintalaitteet
- lisävarusteet
- mönkijän ja peräkärryn kuormaus
- mönkijän tarkastukset
- turvalliset ajotekniikat.

Käytännön harjoittelussa on harjoiteltava vähintään seuraavia asioita:

- liikkeelle lähtö, pysäyttäminen, peruuttaminen
- ajaminen helpossa maastossa
- ajaminen mäkisessä maastossa
- esteiden ylittäminen
- ajaminen pehmeässä maastossa/vedessä
- kiinni juuttuneen mönkijän irrotus
- ajaminen kuormattuna
- ajaminen peräkärryn kanssa/potilaan kuljettaminen.

Paras vaihtoehto koulutuksen järjestämiseksi olisi mönkijän kuljettajakurssin lisääminen Suomen Pelastusalan Keskusjärjestön vapaaehtois- ja sopimushenkilöstön koulutusjärjestelmään täydennyskoulutukseksi (Kuva 2). Käytännön järjestelyt toimisivat samalla tavalla kuin muillakin koulutusjärjestelmään kuuluvilla kursseilla. Alueelliset pelastusliitot valitsevat kurssinjohtajat ja kouluttajat alueiltaan, minkä jälkeen kurssinjohtajat saavat koulutuksen ja perehdytyksen SPEK:n tarjoamiin koulutusmateriaaleihin opintopäivillä. Opintopäiviin osallistumisen tulisi olla vaatimuksena kurssinjohtajana toimimiselle.

Pelastusliitot vastaisivat kurssien järjestämisestä ja kurssinjohtajat sekä kouluttajat toteutuksesta alueillaan. Tällöin jokaisella alueella olisi samanlainen koulutus myös mönkijäkuljettajille niin kuin on muidenkin kurssien osalta. Kurssin suorittaminen antaisi luvan toimia mönkijän kuljettajana. Tämän työn liitteenä (Liite 5) on malli kurssiohjelmasta, joka palvelisi hyvin sopimus- ja sivutoimisia palokuntalaisia. Kurssin kesto olisi 16 tuntia, joista neljä tuntia on teoriaa ja 12 tuntia käytännön harjoittelua.

Toinen koulutusmalli olisi laitoskohtainen koulutus. Tässä mallissa pelastuslaitokset nimeävät alueelleen kouluttajat, minkä jälkeen laitokset järjestävät kouluttajilleen asianmukaisen koulutuksen esimerkiksi Pelastusopistolla. Tässä tapauksessa kouluttajien pitää olla päätoimisia henkilöitä, koska Pelastusopiston koulutus on suunnattu vain päätoimisille. Koulutuksen suorittamisen jälkeen kouluttajat tekevät koulutusmateriaalit ja alkavat kouluttaa kaikkia alueensa palokuntia, joilla on mönkijä käytössä. Tämä malli on tutkimustulosten perusteella jo joissakin laitoksissa käytössä, mutta kuten tulokset osoittavat, koulutusta ei juurikaan pidetä sopimus- ja sivutoimisille palokunnille. Tämä vaihtoehto on selkeästi huonompi, koska silloin koulutuksen sisällöt, pituus ja järjestämistavat vaihtelevat samoin kuin kouluttajien pätevyysvaatimuksetkin, joten koulutukseen tulee alueellisia eroja.

Yhtenä vaihtoehtona on, että Pelastusopisto laajentaa mönkijäkurssit myös sopimus- ja sivutoimisille palokuntalaisille. Tämä vaihtoehto ei ole hyvä, koska matka Pelastusopistolle on monien kohdalla pitkä, kurssin kustannukset ovat aika isot ja kurssit järjestetään arkipäivinä, joten sopimus- ja sivutoimisten palokuntalaisten on omien päivätöiden, koulujen ja muiden arkimenojen vuoksi hankalaa kurssille päästä.

Jatkoselvityksen aiheita mönkijöiden käyttöturvallisuuden lisäämiseksi voisi olla esimerkiksi mönkijöiden ajolupakäytänteiden tarkistaminen valtakunnallisesti myös siviilikäytössä, koska mönkijän ajamiseen ei saa opetusta edes autokouluista, vaan ajamiseen riittää henkilöauton ajokortti tai traktorimönkijälle traktorikortti. Mönkijän ajaminen on kuitenkin täysin erilaista kuin esimerkiksi moottoripyörän.

Lisäksi palokuntakäyttöön soveltuvien mönkijöiden ja lisälaitteiden selvittäminen ja määrittely ohjaisi pelastuslaitoksia tarkoituksenmukaisiin hankintoihin. Myös työturvallisuuslain edellyttämien ”riittävien suojavaarusteiden” määrittely tulisi selvittää ottaen huomioon pelastushenkilöstön työolosuhteet ja suojaintarpeet.

9 POHDINTA

Suomessa toimi vuonna 2013 yhteensä noin 700 sopimus- tai sivutoimista palokuntaa (SPEK). Tutkimustulosten perusteella niiden käytössä on yhteensä vähän reilut 200 mönkijää, eli melkein joka kolmannella sopimus- tai sivutoimisella palokunnalla on mönkijä käytössään. Mönkijät ovat hyvin usein esimerkiksi maastopaloissa tukiyksiköitä, jolloin sopimus- tai sivutoimiset palokuntalaiset ajavat niitä. Mönkijöiden määrä palokuntakäytössä on kasvanut viimeisen viiden vuoden aikana 42 prosenttia, joten viimeistään nyt pitää alkaa miettimään myös kuljettajien koulutusasioita.

Poliiseilta ja Puolustusvoimien mönkijän kuljettajilta vaaditaan mönkijäkurssin hyväksytty suorittaminen ennen mönkijän ajolupaa. Päätoimisille pelastushenkilöille järjestetään myös mönkijäkursseja, mutta kurssin suorittamista ei millään pelastuslaitoksella kuljettajilta vaadita. Sopimus- ja sivutoimisille palokuntalaisille ei ole mönkijäkoulutusta lainkaan tarjolla. Ihmetystä herättääkin, mikä tekee pelastushenkilöstöstä niin paljon parempia kuljettajia, ettei koulutusta tarvita. Mönkijää käytetään kuitenkin pelastustehävissä suhteellisen harvoin, joten koulutuksen merkitys korostuu jo vähäisen ajokokemuksenkin perusteella.

Tutkimustuloksien perusteella voidaan todeta, että mönkijöihin liittyviin asioihin ei ole pelastuslaitoksissa puututtu riittävän vakavasti. Työnantajalla on työturvallisuuslain 2002/738 14 §:n mukaan velvollisuus perehdyttää ja kouluttaa työntekijä uusiin työssä käytettäviin työvälineisiin ja niiden oikeaan käyttöön. Mönkijöiden kohdalla tätä lakia ei ole tulosten perusteella selvästikään noudatettu.

Tutkimuksen kysymykset oli suunnattu sopimus- ja sivutoimisten palokuntalaisten koulutuksesta vastaaville päätoimisille henkilöille. Tutkimustuloksien analysointia hankaloitti hieman se, että kaikki vastaajat eivät tienneet eivätkä viitsineet selvittää kysymyksiin tarkkoja vastauksia. Erittäin huolestuttavaa oli kuitenkin huomata, että osassa laitoksista vastaajat eivät edes tienneet, miten mönkijäkoulutus hoidetaan heidän alueellaan. Suurin osa vastaajista kaipasi koulutusta ja piti sitä tarpeellisenä. Hieman ihmetytti, että muutamat vastaajat eivät pitäneet koulutuksen järjestämistä lainkaan tarpeelliseksi.

na, vaikka he toimivat työnantajan edustajina ja vastaavat sopimus- ja sivutoimisten palokuntalaisten koulutuksesta.

Tehtävät, joissa mönkijää tarvitaan, ovat usein maastopaloja tai ihmisten pelastamisia maastosta. Maastosta pelastettavat ihmiset ovat yleensä sairastuneita tai loukkaantuneita. Erityisesti tämän vuoksi mönkijällä pelastustehtäviä suorittavalla kuljettajalla pitää olla riittävän hyvät taidot mönkijän kuljettamiseen, jotta mahdollisilta lisävahingoilta vältytään ja potilaat saadaan turvallisesti perille. Pelastajat eivät saa muuttua pelastettaviksi.

Siviilikäytössä mönkijöillä on sattunut useita vakavia onnettomuuksia. Pelastushenkilöstölle ei ole onneksi vielä sattunut yhtään vakavaan loukkaantumiseen tai kuolemaan johtanutta tapaturmaa. Tämän vuoksi ei ole saatu tuomioistuinten mielipidettä riittävän mönkijäkoulutuksen tulkinnasta. Pelastuskäytössä olevien mönkijöiden määrä on reilussa kasvussa, joten valitettavasti myös vakavan tapaturman mahdollisuus kasvaa. Aristoteleen sanoja lainatakseni ”*on hyvin todennäköistä, että jotain epätodennäköistä sattuu*”. Mönkijäkoulutus pitäisikin saattaa lain vaatimalle ja tarkastelun kestävälle tasolle jo ennen, kuin ensimmäinen surullinen esimerkki tulee.

Kokemuksesta tiedän, että palokuntien viikkoharjoitusten yhteydessä tehdyt mönkijäharjoitukset rajoittuvat yleensä paloaseman ympäristöön ja niin sanottuun helppoon maastoon. Mönkijällä hoidettavat pelastustehtävät ovat lähes poikkeuksetta hankalissa maasto-olosuhteissa. Tästä syystä ajoharjoitteluunkin pitää ehdottomasti valita sellainen paikka, jossa pystyy kaiken tyyppisiä maasto-olosuhteita harjoittelemaan.

Ainoana toimivana ratkaisuna mönkijäkoulutuksen järjestämiseksi sopimus- ja sivutoimisille palokuntalaisille pidän mönkijäkurssin liittämistä osaksi vapaaehtois- ja siviilimushenkilöstön koulutusjärjestelmää. Tällöin koulutus on asianmukaisesti järjestettyä ja ohjattua. Kurssin suoritettuaan kuljettajat voivat pitää yllä taitojaan ja harjoitella kurssilta saatuja oppeja viikkoharjoitusten yhteydessä samoin, kuten kaikkia muitakin pelastustehtävissä tarvittavia taitoja. Koulutusmateriaalia voitaisiin hyödyntää myös vakinaisen pelastushenkilöstön ajotaidon ylläpitokoulutuksessa.

Mielestäni onnistuin työssäni ja tehdyssä tutkimuksessa kohtalaisen hyvin. Tutkimus oli ensimmäinen minkä olen tehnyt, mutta onnistuin kuitenkin saamaan melko kattavasti vastaukset kaikkiin haluamiini kysymyksiin. Tutkimuksen tekeminen opetti hyvin kuinka tärkeää kysymysten asettelu tutkimuksissa on. Kysymykset kannattaa tehdä erittäin huolellisesti ja tarkkaan miettien, mitä asioita kysymyksillä halutaan selvittää. Kysymyksistä kannattaa laatia hyvin yksiselitteisiä, jotta vastausten analysoiminen on helpompaa.

LÄHTEET

Liikenneturva 2012. *Mönkijäopas*.

Liikennevakuutuskeskus 2012. *VALT mönkijäraportti 2012*.

Liikennevakuutuskeskus 2014. *Mönkijäkannan kehitys*.

Liikennevakuutuskeskus 2014. *Mönkijävahingot, vammautuneet henkilöt 2009–2013*.

Pelastuslaki 2011/379.

Pelastusopisto. [www-dokumentti](#).

http://www.pelastusopisto.fi/fi/tule_opiskelemaan/tutkintoon_johtava_koulutus.

2.4.2015.

Pelastusopisto 2015. *Tutkintoon johtavan koulutuksen opiskelijavalinnan perusteet*.

SPEK. [www-dokumentti](#).

<http://www.spek.fi/Suomeksi/Koulutus/Pelastushenkiloston-koulutus>. 2.4.2015.

SPEK. [www-dokumentti](#).

<http://www.spek.fi/Suomeksi/Koulutus/Pelastushenkiloston-koulutus/Kurssinjohtajille>.

2.4.2015.

SPEK. [www-dokumentti](#).

<http://www.spek.fi/Suomeksi/Palokuntatoiminta/Palokuntalaiset/Toimijat>. 2.4.2015.

Suomen pelastusalan keskusjärjestö 2014. *Pelastustoimintaan osallistuvan vapaaehtois- ja sopimushenkilöstön opetussuunnitelma*. Savion kirjapaino. Helsinki.

Työturvallisuuslaki 2002/738.

LIITE 1: SAATEKIRJE JA KYSYMYKSET

Tervehdys!

Olen Perttu Kuhanen ja opiskelen Palopäälystön koulutusohjelmassa aikuislinjalla Kuopiossa. Työskentelen Satakunnan pelastuslaitoksella. Teen opinnäytetyönä tutkimusta sopimuspalokuntien/sivutoimisen henkilöstön mönkijäkuljettajien koulutusvaatimuksista pelastuslaitosten alueilla. Lisäksi selvitän mönkijäkuljettajien koulutuksen nykyistä tasoa, sekä pelastushenkilöstölle mönkijöillä tapahtuneita onnettomuuksia. Tarkoituksena on saatujen tulosten perusteella tehdä kehitysehdotuksia mönkijän kuljettajien koulutukseen. Kysymyksiä on vertailun vuoksi suunnattu myös päätoimiselle henkilöstölle. Kysely tehdään jokaisen aluepelastuslaitoksen koulutuksesta vastaavalle henkilölle. Vastaajien nimet eivät tule näkymään opinnäytetyössä. Toivon, että voitte viettää hetken aikaa kysymysten vastaamiseen, jotta tuloksista saadaan luotettavia ja koko valtakunnan kattavia. Kun olet vastannut kaikkiin kysymyksiin (13 kpl), niin tallenna tiedosto koneellesi ja palauta sähköpostin liitteenä osoitteeseen

pekuha(ät)gmail.com.

Kiitos!

Kysymykset:

1. Vastaajan nimi, virka-asema ja pelastuslaitos?

Kirjoita tekstiä napsauttamalla tätä.

2. Kuinka monta henkilöä pelastuslaitoksenne alueella toimii operatiivisissa pelastustehtävissä?

3.1 päätoimisesti? määrä? henkilöä

3.2 sivutoimisesti? määrä? henkilöä

3.3 sopimuspalokunnissa? määrä? henkilöä

3. Pelastuslaitoksenne alueella olevien mönkijöiden määrä?

v. 2014 v. 2009

3.1 päätoimisen henkilöstön käytössä	Luku	kpl	Luku	kpl
3.2 sivutoimisten palokuntien käytössä	Luku	kpl	Luku	kpl
3.3 sopimuspalokuntien käytössä	Luku	kpl	Luku	kpl

4. Minkälaisia koulutus- tai muita vaatimuksia pelastuslaitoksenne on asettanut mönkijän kuljettajille?

4.1 päätoimiselle henkilöstölle?

Kirjoita tekstiä napsauttamalla tätä.

4.2 sivutoimiselle henkilöstölle?

Kirjoita tekstiä napsauttamalla tätä.

4.3 sopimuspalokunnille?

Kirjoita tekstiä napsauttamalla tätä.

5. Minkä organisaation järjestämiin mönkijän ajokoulutuksiin pelastuslaitoksenne alueelta on osallistuttu?

5.1 päätoimisen henkilöstön osalta?

Kirjoita tekstiä napsauttamalla tätä.

5.2 sivutoimisen henkilöstön osalta?

Kirjoita tekstiä napsauttamalla tätä.

5.3 sopimuspalokuntien osalta?

Kirjoita tekstiä napsauttamalla tätä.

- 6. Kuinka monta henkilöä pelastuslaitoksenne alueelta on osallistunut edellisessä kysymyksessä mainittuihin koulutuksiin?**
- | | |
|------------------------------|---------------|
| 6.1 päätoiminen henkilöstö? | Luku henkilöä |
| 6.2 sivutoiminen henkilöstö? | Luku henkilöä |
| 6.3 sopimuspalokuntalaiset? | Luku henkilöä |
- 7. Kuinka monta mönkijäonnettomuutta pelastuslaitoksenne alueella on sattunut pelastushenkilöstölle vuosien 2009–2014 aikana?**
- | | |
|-----------------------------------|----------|
| 7.1 päätoimiselle henkilöstölle? | Luku kpl |
| 7.2 sivutoimiselle henkilöstölle? | Luku kpl |
| 7.3 sopimuspalokunnille? | Luku kpl |
- 8. Minkä tyyppisiä mönkijäonnettomuuksia pelastuslaitoksenne alueella on sattunut pelastushenkilöstölle vuosien 2009–2014 aikana? (esimerkiksi kaatuminen, törmäys, ulosajo, yms.)**
- | | |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| 8.1 päätoimiselle henkilöstölle? | Kirjoita tekstiä napsauttamalla tätä. |
| 8.2 sivutoimiselle henkilöstölle? | Kirjoita tekstiä napsauttamalla tätä. |
| 8.3 sopimuspalokunnille? | Kirjoita tekstiä napsauttamalla tätä. |
- 9. Kuinka monta pelastushenkilöstöön kuuluvaa loukkaantui mönkijäonnettomuuksissa pelastuslaitoksenne alueella vuosina 2009–2014?**
- | | |
|------------------------------|----------------|
| 9.1 päätoiminen henkilöstö? | Määrä henkilöä |
| 9.2 sivutoiminen henkilöstö? | Määrä henkilöä |
| 9.3 sopimuspalokunnat? | Määrä henkilöä |

- 10. Pitäisikö teidän mielestänne luoda sopimus-/sivutoimisille palokuntalaisille suunnattu mönkijän kuljettajakurssi? Perustele?**
Kirjoita tekstiä napsauttamalla tätä.
- 11. Pitäisikö teidän mielestänne mönkijän kuljettajille asettaa koulutusvaatimukseksi mönkijän kuljettajakurssin suorittaminen pelastuslaitoksenne alueella? Perustele?**
Kirjoita tekstiä napsauttamalla tätä.
- 12. Millä muulla tavalla mielestäsi mönkijän kuljettajien koulutus pelastuslaitoksenne alueella voitaisiin järjestää?**
Kirjoita tekstiä napsauttamalla tätä.
- 13. Onko teillä mielessänne muita tärkeitä asioita tai kehitysideoita, mitkä liittyvät pelastuslaitosten mönkijöiden käyttöön tai koulutustarpeeseen?**
Kirjoita tekstiä napsauttamalla tätä.

LIITE 2: PUOLUSTUSVOIMIEN KOULUTUKSEN KURSSIOHJELMA

**MAASTOAJONEUVON (MAASTOSKOOTTERIN)
KULJETTAJA**

Tavoitteena on pyöräalustaisen maastoajoneuvon kuljettamiseen oikeuttava ajolupa.

Aiheryhmä ja aihe	Tuntimäärä			Huom
	Yht	O	H	
	57	15	42	

1 LIIKENTEEN TEORIA

1.1 Tieliikennelainsäädäntö ja puolustusvoimien määräykset	7	5	2
1.2 Liikenneturvallisuus	6	5	1

2 ERIKOISKOULUTUS

2.1 Rakenne ja huolto	10	3	7
2.2 Ajokoulutus	2		2
2.3 Kenttäkoulutus	32	2	30
2.4 Loppukoe	(1)		(1)

1 LIIKENTEEN TEORIA

1.1 Tieliikennelainsäädäntö ja puolustusvoimien määräykset	7	5	2
--	---	---	---

Liikennesääntöjen ja liikennemerkkien kertaus, maastoajoneuvon käyttö	3	3	
Pv:n ajoneuvojen käyttöä koskevat määräykset	2	2	
- ajokortit, ajo- ja erityisluvut			
- perusmääräykset ajoneuvojen käytöstä			
- kuljettajan oikeudet ja velvollisuudet			
- hallipalvelusta koskevat ohjeet			

Ajoneuvon vastaanotto ja luovutus	2	2	
- ajoneuvokohtaiset asiakirjat ja niiden täyttäminen			
- ajomääräys			
- huoltokirjaan merkityt ajoneuvokohtaiset välineet ja työkalut sekä niiden käyttö			

1.2 Liikenneturvallisuus	6	5	1	
Liikenneturvallisuusmääräykset	1	1		
Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät, vahinkovastuu, rikkomusten seuraamukset	1	1		
Toimenpiteet liikennevahingon sattuessa ja toiminta liikennevahinkopaikalla	3	2	1	
Ajokykyyn vaikuttavat tekijät (väsymys, alkoholi, lääkkeet, huumeet, jne)	1	1		
Henkeäpelastava ensiapu	(8)	(2)	(6)	1)
Huomautukset:				
1) Annetaan puolustusvoimien lääkintähuollon ohjeistuksen mukaisesti. Mikäli tunteja ei kyetä pitämään peruskoulutuskaudella, ne on pidettävä kuljettajakoulutuksen yhteydessä				
2 ERIKOISKOULUTUS				
2.1 Rakenne ja huolto	10	3	7	
Maastoajoneuvon rakenne	3	3		
- moottori				
- sähkölaitteet				
- voimansiirto				
- polttoainelaitteet				
Huollot ja korjaukset kenttäoloissa	7		7	
- käynnistys ja sähköjärjestelmä				
- polttoainejärjestelmä				
- voimansiirto				
- variaattorit				
- jousitus				
- ohjauslaitteet				
- renkaanvaihto				
- päivittäiset tarkastukset				
- määräaikaishuollot				
2.2 Ajokoulutus	2		2	
Ajokouluttajan tunnit	2		2	
- toimenpiteet ennen ajoa ja ajon jälkeen				
- kuljettajan varusteet				
2.3 Kenttäkoulutus	32	2	30	

Ajotaidon perusteet	1		1
Ajoharjoittelu kentällä	3		3
- perustekniikkaharjoittelu			
- käynnistys			
- liikkeellelähtö			
- kääntäminen			
- kaarreajo			
- kiihdytys ja jarrutus			
Ajoharjoittelu maastossa	6		6
- esteen ylitys			
- ojan ylitys			
- nopea ajo			
- mäen nousu ja lasku			
- vinssin käyttö			
- ajo pehmeässä maastossa			
- kitkaketjujen käyttö			
Ajo perävaunun kanssa	6		6
- kuormaus			
- ajotekniikka			
- matkustaja mukana			
Moottorimarssi	13		13
- noin 80 km			
- ajo perävaunun kanssa			
- tarkastukset ja huollot ajon aikana			
- suunnistaminen valoisalla ja pimeällä			
- toimenpiteet ennen marssilepoa			
Työturvallisuus, palontorjunta, tapaturmien torjunta, suojalaitteet	2	1	1
Vaarallisten aineiden kuljetukset sotilaallisissa harjoituksissa	1	1	
2.4 Loppukoe	(1)	(1)	1)

LIITE 3: POLIISIEN KOULUTUKSEN KURSSIOHJELMA

	ma (12-18)	ti (8-18)	ke (09-18)	to (12-21)	pe (09-14)
8:00		Reflektointi			
9:00		Maastoajoneuvon rakenne ja tekniset ratkaisut	Reflektointi ja maastoliikennelainsäädäntö	Itseopiskelu	1. Ajonäytteiden vastaanotto (kolme ryhmää). 2. Valvonta ja 3. PBL-tilanneharjoitus
10:00		Tutustuminen erilaisiin mönkijöihin ja niiden tekniikkaan			
11:00			Onnettomuudet ja niiden tutkinta	Reflektointi ja teoriakoe	Huolto
12:00	Kurssin avaus, tavoitteet ja turvallisuusmääräykset	Lounas	Lounas	Lounas	Lounas
13:00	Ajotekniikan teoria	Ajoharjoitus Rastikoulutus maastossa (Rinneajo, ojan ylitys, kaatuneen puun ylitys, vinssin käyttö)	Ajoharjoitus (Honkavuori)	Suunnistaminen ATV:lla. Kartta- ja GPS harjoitus	Varusteiden palautus
14:00					Kurssin päättyy
15:00	Ajo- ja suojavarusteet			Suunnistamien maastossa ryhmittäin	
16:00	Ajoharjoitus				
17:00					
18:00	Huolto	Huolto	Huolto		
19:00				Perävaunun vaikutukset maastominaisuuksiin	
20:00				Pimeällä ajaminen. Reitti- ja uraetsintä pimeällä. Lisävalodemo	
21:00				Huolto	

LIITE 4: PELASTUSOPISTON KOULUTUKSEN KURSSIOHJELMA

8.05 – 8.50		Aamiainen Klo. 8.00–8.30	Aamiainen
9.00 – 9.45	Kurssin avaus – tavoitteet – turvaohjeet	Klo. 8.30 Ohjattuja ajoharjoituksia	Klo. 8.30 Potilaan ja tarvikkeiden kuljettaminen maastossa
10.00 – 10.40	Suojavarusteet – kuljettaja – potilaat	"	
10.50- 12.00	Maastoliikennelaki	"	"
	LOUNAS	LOUNAS	LOUNAS
12.35- 13.20	Maastoajoneuvon ajotekniikka ja rakenne	"	HUOLTO
13.30- 14.15	"	"	Kurssin päätös
14.30- 15.15	Käsittelytekniikka	"	
15.25- 16.10	"	HUOLTO	

LIITE 5: MALLI KURSSIOHJELMASTA

Mönkijäkurssin kurssiohjelma

Päivä 1

OT / HT	Aika	Aihe	Paikka	Kouluttajat
OT1		Kurssin avaus, mönkijää/kuljettajaa koskevat lait		
OT2		Ajovarusteet, hallintalaitteet, lisävarusteet		
OT3		Kuormaus, tarkastukset ennen ajoa		
OT4		Turvalliset ajotekniikat		
HT5		Hallintalaitteet, liikkeelle lähtö, pysäyttäminen, peruuttaminen, käännökset		
HT6		Ajaminen tasaisella maalla/helpossa maastossa		
HT7		Ajaminen mäkisessä maastossa, taluttaminen		
HT8		Erilaisten esteiden ylittäminen		

Päivä 2

OT / HT	Aika	Aihe	Paikka	Kouluttajat
HT9		Ojien ylittäminen, talutus, oja pitkin ajaminen		
HT10		Ajaminen pehmeässä maastossa/vedessä, kiinni juuttuneen mönkijän irrotus, vinssaus		
HT11		Ajaminen kuormattuna/apumies kyydissä		
HT12		Peräkärryn käyttö, potilaan kuljetus		
HT13				
HT14		Sovellettuja ajoharjoituksia		
HT15				
HT16		Kurssin lopetus		